

BASE PORTUARIA PERUANA EN TERRITORIO CHILENO DE ARICA: LA INÚTIL SATISFACCIÓN DE UN CAPRICHO REVANCHISTA Y EL CUMPLIMIENTO UNILATERAL DE CHILE DEL TRATADO DE 1929

-Ampliado y actualizado en junio de 2005-

LA INSTALACIÓN DE TODA UNA CARÍSIMA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PARA EL PERÚ EN ARICA, ENTERAMENTE FINANCIADA POR CHILE COMO PARTE DEL HISTÓRICO CUMPLIMIENTO UNILATERAL DEL TRATADO DE 1929, HA RESULTADO EN UN GASTADERO INÚTIL DE DINERO QUE LAS PROPIAS AUTORIDADES PERUANAS HAN DESPRECIADO COMERCIALMENTE, CON EL AGRAVANTE DE CONSTITUIR UN ENCLAVE PERUANO EN PLENO TERRITORIO CHILENO QUE NO ESTÁ CUMPLIENDO LOS OBJETIVOS PARA LOS QUE FUE CREADO

****

¿Por qué se habilitó un puerto para Perú en territorio chileno? 

Desde principios del Gobierno de Patricio Aylwin Azócar, la generación concertacionista del entreguismo político chileno venía ensayando formas de acercamiento y superación de las frías relaciones diplomáticas mantenidas hasta entonces entre Chile y Perú. Los intentos tropezaban constantemente, sin embargo, con acusaciones recurrentes de la patriotería local limeña contra el país "mapochino": que los hitos fronterizos estaban siendo desplazados secretamente hacia el Norte, que los chilenos seguían jactándose de los llamados "trofeos de la Guerra del Pacífico", que el Morro de Arica se ha vuelto un símbolo del antiperuanismo, etc.

Convencidos de que el cumplimiento de los puntos pendientes del Tratado de 1929 -por el cual Chile le devuelve Tacna al Perú- las diferencias y resquemores de esta pretendida "integración" se limarían, el Gobierno de Eduardo Frei Ruiz-Tagle inició rápidas y urgentes gestiones para dar fin a estas dificultades y conseguir el mentado acercamiento. Buena parte de estas medidas, presentadas con gran pomposidad casi al final de su período y de la mano del ex-Presidente Alberto Fujimori (que incluyeron la primera visita de un Presidente chileno al Perú en muchos años), eran de carácter más bien simbólico, destacándose la transformación del Morro de Arica de un sitio histórico a un inocuo "santuario de la paz" con Cristo y todo, medidas que, lejos de haber sedado los ánimos revanchistas que persisten en el Perú, han alimentado toda clase de expectativas de "recuperación" de los mal llamados "trofeos" de la Guerra del Pacífico y del Monitor "Huáscar").

Había, sin embargo, otra categoría de puntos pendientes relacionados con objetivos comerciales que, a ratos, parecieron ser los más importantes en la carpeta de negociaciones. De todos los puntos, uno era especialmente sensible, correspondiente al Artículo 5 del tratado, que disponía lo siguiente:

> *"Para el servicio del Perú, el gobierno de Chile construirá a su costo, dentro de los mil quinientos setenta y cinco metros de la bahía de Arica, un malecón de atraque para vapores de calado, un edificio, para la agencia aduanera peruana y una estación terminal para el ferrocarril a Tacna, establecimientos y zonas donde el comercio de tránsito del Perú gozará de la independencia propia del más amplio puerto libre".*

Para comprender el sentido de esta exigencia, debemos recordar que, en 1929 y hasta mucho tiempo después, había una fuerte dependencia de parte de la comunidad tacneña hacia el comercio en Arica, especialmente en lo referido al comercio detallista. La entrega de Tacna había dejado la anomalía de que todo el abastecimiento portuario de la ciudad quedaba del lado chileno, en Arica.

Esta relación comercial era beneficiosa para Arica, sin duda, pero también lo era para el aprovisionamiento de los peruanos en Tacna, donde la frontera con Chile es bastante transitada y el movimiento es recíproco.

¿Chile sigue cumpliendo unilateralmente el Tratado de 1929? 

Los entreguistas se apresuraron a concretar este punto pendiente en el tratado. Creían que, mientras permaneciera inconcluso, la responsabilidad del atraso sería chilena y sería evidente que así se entendería. Pero las cosas no son tan sencillas... Nunca lo fueron.

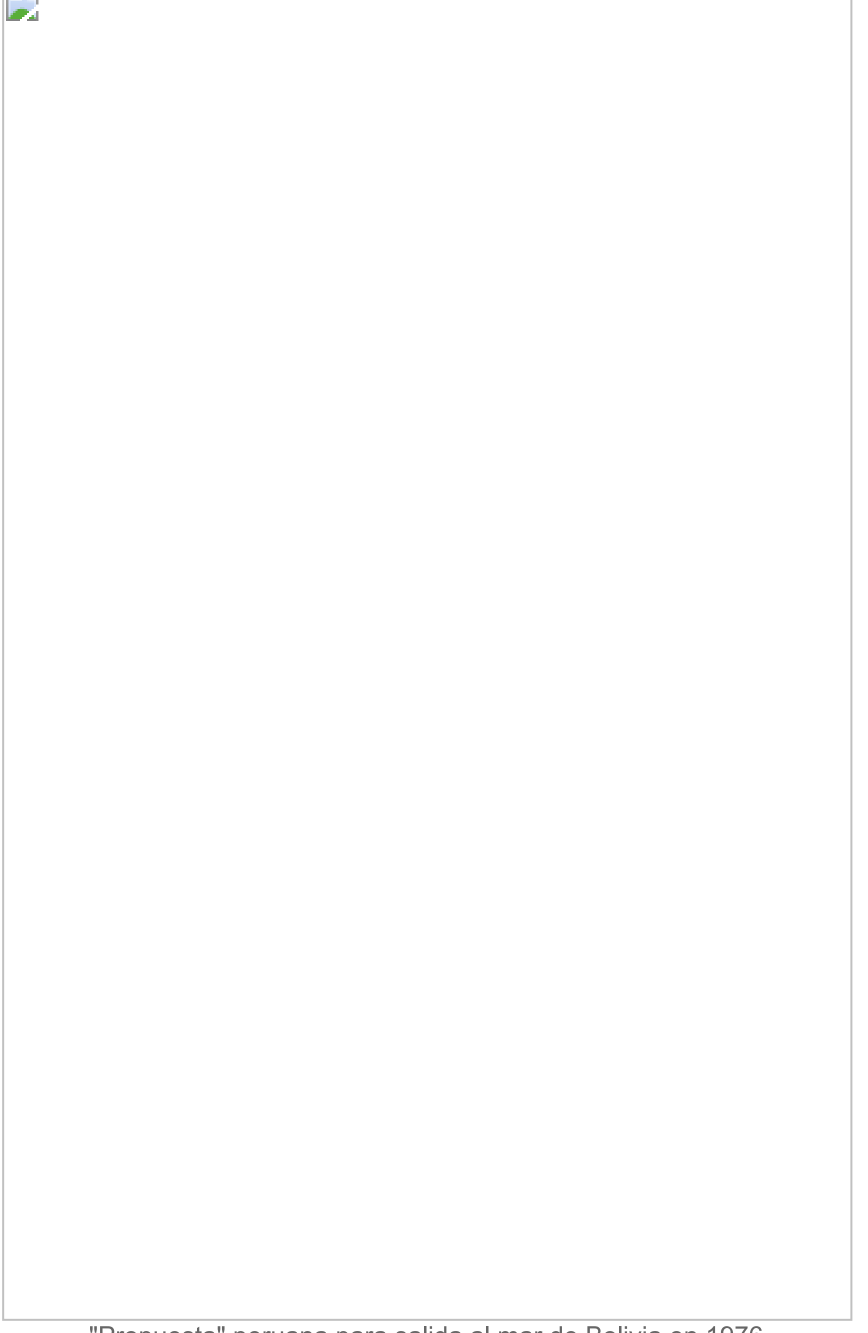
Lo curioso de este asunto es que el respeto al Tratado de 1929 había sido bastante relativo y frágil por el lado peruano, al punto de que nada justificaba, a nuestro juicio, la necesidad de que Chile cumpliera en ese momento con este punto pendiente y se concretara unilateralmente sin exigir condiciones categóricas, pues las señales históricas demuestran que en el Perú persiste una fuerte corriente que se niega a acatar la exigencia más importante del mismo tratado: la necesidad de que abandonen absoluta y definitivamente cualquier clase de pretensión o deseo reivindicacionista sobre el territorio de la I Región de Chile, en especial sobre la ciudad de Arica.

En efecto, no hablan de otra cosa los fuertes movimientos revanchistas de los años setenta liderados por el General Velasco Alvarado, o el intento reciente por reclamar una nueva "delimitación marítima" para restituir las controversias en la zona, además de recientes manifestaciones de odiosidad antichilena expresada directamente en esta área geográfica. Como ejemplos:

- El 11 de noviembre de 1999, grupos de piquetes de peruanos cerraron el paso fronterizo Santa Rosa, en Arica.
- El 4 de abril de 2001, azuzados por un candidato parlamentario, cientos de reservistas peruanos protestaron y apedrearon una caseta de vigilancia de la Armada de Chile, ubicada cerca de la frontera, e ingresaron ilegalmente al territorio chileno.

- El 14 de enero de 2002, unos 50 peruanos se tomaron el Morro de Arica, lanzando arengas antichilenas e izando banderas de su país, en lo que pudo terminar en un grave incidente diplomático; etc.

En fin, la construcción de las instalaciones era otra muestra del acatamiento que sólo ha hecho una de las partes firmantes del Tratado de 1929, mientras que en la otra aloja la aspiración de lograr, algún día, la caducidad del mismo. Ya quedó claro esto en 1976 y los descarados intentos peruanos por sabotear las negociaciones que por entonces llevaban Chile y Bolivia para un "corredor" hacia el Pacífico, proyecto al que el Gobierno del Perú exigió repartir Arica entre los tres gobiernos y sin tocar un centímetro de su territorio en la línea de la concordia, esquicio que, finalmente, hizo fracasar las negociaciones.



"Propuesta" peruana para salida al mar de Bolivia en 1976

Origen de los resquemores comerciales del Perú en Arica 

Sin embargo, desde el período en que Arica fue convertida en Zona Franca y luego, cuando el Gobierno Militar implementara planes de desarrollo (que la Concertación se ha encargó de mandar a pique, dicho se de paso), comenzó a primar en Perú un creciente deseo por reestablecer una "frontera económica" que coincidiese con los límites geográficos reales del país, pues la fuerte dependencia del pueblo tacneño a los mercados de Arica era un claro e *"inaceptable"* beneficio para la economía chilena y, en especial, para el fortalecimiento de las fronteras en esa zona, lo que abogaría contra toda expectativa de futura recuperación.

El complejo portuario, en tanto, era terminado a fines del 1999 y entregado en el verano del año entrante, el 7 de marzo, en medio de abundante champagne y los conocidos discursos de hermandad eterna, que incluyeron la inauguración del "Cristo de la Concordia" en el Morro, en acto dirigido por los cancilleres Cancilleres Gabriel Valdés y Fernando de Trazegnies, por Chile y Perú respectivamente.

Pero, a pesar de contar con todo lo exigido en el tratado -con un muelle, una bodega, una estación ferrocarrilera y plenas libertades- los primeros reclamos peruanos no se dejaron esperar e hicieron gran polémica: el tamaño y las dimensiones de las instalaciones no habían dejado satisfechas sus exigentes expectativas.

Otro asunto sorprendente deriva del rango de facilidades y libertades concedidas a la dependencias portuarias. Así, la Intendencia Nacional de Aduanas de Perú señaló muy desafiante, en un comunicado oficial, que entre otras tantas regalías entreguistas, el flamante puerto tenía facultades *"para recibir y sacar cargamentos de armas"* (Diario "La Hora", jueves 9 de marzo 2000), algo que sí está considerado en el Protocolo Complementario del Tratado de 1929 que, como hemos dicho, no ha sido completamente acatado por el Perú. De ahí a constituir este famoso malecón bajo administración peruana como un verdadero enclave militar dentro de territorio chileno en lugar de un verdadero servicio portuario de beneficio comercial para el Perú, hay sólo un paso.

Lo anterior es vital para comprender que el cumplimiento del Artículo 5 del Tratado de 1929 no era un imprescindible en este momento, en que las condiciones simplemente no están dadas por las muestras de falta de acatamiento demostradas por el Perú a la letra del mismo instrumento jurídico, además de encontrarse entonces en pleno proceso de creación de su propia Zona Franca en Tacna (ZofraTacna), destinada precisamente a cortar las relaciones de dependencia comercial peruana con el servicio en Arica. Sin embargo, al ser creada, se necesitó proporcionar a la ciudad de Tacna puertos propios que no posee, y de ahí la necesidad de reclamar un puerto propio en la ciudad de Arica, además de intentar revisar la "delimitación marítima" en la zona.

Esto comenzó a confirmarse en abril del 2002, cuando los peruanos anunciaron planes de prohibición de entrada de productos chilenos a su Zona Franca, en un anticipo del carácter fuertemente separatista que tendría este proyecto.

Perú condena a la inutilidad las instalaciones regaladas en Arica



En marzo 2003, el Presidente del Perú, Alejandro Toledo, dio público anuncio a lo que tanto temían algunos: que las mentadas instalaciones portuarias no quedarían integradas al régimen de la recién creada ZofraTacna, luego de casi 15 años de proyecciones. La decisión cayó como chispa sobre la pólvora entre los habitantes de Tacna, que anteriormente habían sido informados de todo lo contrario, es decir, que el área franca incluiría los desgravamientos de la mercancía que entrara por esta instalación. La decisión se manifestó a través de la omisión explícita de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria del Perú a cualquier utilidad complementaria del puerto en Arica. Más tarde comprendimos que Toledo, simplemente, preferiría la opción de exigir una "delimitación marítima" en la zona fronteriza, para proporcionarle costas de calidad portuaria propias a Tacna.

Ante la molestia desatada, sólo la intervención del cónsul del Perú en Arica, don Jorge Lázaro, logró impedir una masiva protesta de parte de los peruanos agrupados en la Asociación Junta de Usuarios San Pedro de Tacna, que poco después se habían reunido en el Sitio 7 del terminal portuario administrado por la ENAPU, para protestar por el irresponsable desaprovechamiento de las instalaciones que tanto le costó al Estado de Chile haber levantado.

El Intendente Regional del Perú, señor Julio Alva, fue más allá y en la ocasión, visitando las instalaciones, declaró molesto que Toledo estaba considerando irresponsablemente el complejo como un *"trofeo de guerra"* o un *"monumento nacional"*, sin darle utilidad práctica a pesar de los millonarios desembolsos que Chile debió hacer para la existencia de tales infraestructuras. Agregó que la decisión presidencial podía provenir de fuertes presiones de parte de parlamentarios de Moquehua, en Ilo, que sería uno de los puertos francos interesados en acaparar a los compradores de Tacna.

En efecto, la inaudita decisión de Toledo y de la dirección de Aduanas del Perú dejó fuera toda posibilidad de disfrute real de las bondades que la presencia de tales instalaciones en territorio chileno podrían darle a los tacneños. Como hemos dicho, las razones van en la necesidad mental de las autoridades peruanas para delimitar una frontera económica no compartida con Chile, además de que muchos de los productos que ingresarían por esta instalación han sido previamente desembarcados por sitios que están bajo la administración de la Empresa Portuaria Arica, o EPA.

El puerto se encuentra así en una situación de completo desaprovechamiento, que no justifica en un ápice su presencia en territorio chileno. Está funcionando con un único agente aduanero de origen peruano, y hasta la creación de ZofraTacna con el anuncio de exclusión del muelle, no se había realizado en él casi ninguna gestión de despacho de mercaderías hacia el Perú, según reclamó el líder de los usuarios tacneños, don Claudio Macedo, a los medios de prensa. Recordemos que la instalación tiene una capacidad para buques de hasta 20 mil toneladas, con 10 metros de profundidad y un largo de 160 metros. Todo un desperdicio.

Las cifras indican que a penas un 1% de las mercaderías desembarcadas en Arica tienen por destino el Perú (la mayor parte van a parar al mercado ariqueño local o al boliviano), pues la provisión a los tacneños en los mercados de la ciudad del Morro es, fundamentalmente, por la vía del comercio detallista. Volúmenes tan

insignificantes de cargas para el Perú en las instalaciones de EPA, constituyen inconveniencias para el pago de servicios portuarios que dispongan de la instalación peruana, bache que podría haber sido superado al incluir el muelle en la ZofraTacna. Pero el deseo de evitar los procesos de integración comercial que tanto tientan a los entreguistas, primó en este caso, lo que obligará a los tacneños a abastecerse sólo por el régimen franco de los puertos de Ilo y Matarani, encareciendo costos de operación y las posibilidades de desarrollo de la ciudad peruana. De ahí la molestia generalizada en Tacna.

El peligroso discurso sedicioso de autoridades peruanas (2003) 

El último día de marzo 2003, sería testigo de un hecho que confirma todo lo que se ha afirmado en este artículo. Con motivo de las protestas relacionadas por la exclusión del muelle y las bodegas en Arica de la ZofraTacna que hemos señalado anteriormente, se presentaron en el lugar varias autoridades peruanas durante la última semana de ese mes. Entre ellos, al menos cinco congresistas peruanos. Al llegar al Sitio 7 de las instalaciones de ENAPU dentro de las demás de la Empresa Portuaria de Arica, se percataron que, en un faro del lado noroeste del recinto, había una bandera chilena pintada sobre la cara poniente de su columna. Esto les hizo estallar de ira, alérgicos a la presencia del emblema chileno que llevaba varios años allí.

Increíblemente, los peruanos consideraron una "ofensa" la presencia de la bandera chilena, en territorio chileno y sobre un faro chileno. Los más duros serían los diputados Ronnie Jurado, Luis Guerrero Figueroa y Jorge Chávez, quienes anunciaron el 31 de marzo un reclamo formal a la Cancillería del Perú, por aquello que el primero de ellos calificó como *"una actitud poco amigable de Chile y un incumplimiento al Acta de Ejecución del Tratado de 1929"*, pues en él y en el Acta de Ejecución del mismo tratado se establecería la expresa restricción a estas señales y a cualquier otra que no fueran los necesarios para el funcionamiento dentro del recinto ("La Estrella de Arica", 1º de abril 2003).

Jurado (el mismo diputado por Tacna que dos años después acusaba a Chile de estar *"armando al Ecuador para tacar al Perú"* y que realizara una ofensiva exposición en el Congreso del Perú con la bandera chilena, dos años más tarde) agregaría también en aquella ocasión:

> *"Nos produce una profunda incomodidad, ya que hay que respetar el tratado en donde Chile le cede ese muelle a Perú y en donde se acordó que no habría en el lugar símbolos patrióticos que generen suspicacias. Por eso, yo presentaré mañana una moción en el Parlamento para que la Cancillería peruana le pida al gobierno chileno que esa bandera sea borrada"* ("Las Últimas Noticias", 1º de abril 2003).

No es de extrañar este tono insultante, si recordamos que el parlamentario Jurado es el mismo que en marzo del 2001 organizó groseras protestas en la frontera chileno-peruana, valiéndose de reservistas para apedrear una caseta de vigilancia de la Armada de Chile. Estos actos de patriotería le valieron los votos para llevarlo al Congreso, unos días después. Además, durante el año 2005 se supo que el señor Jurado participaba de valiosos contrabandos de locos desde Arica, precisamente por la parte del territorio fronterizo donde se

encontraba la molesta caseta de la Armada que, a punta de himnos patriotas, logró hacer salir de allí por la insólita decisión de la entonces Canciller Soldad Alvear.

Sin embargo, el asombroso desconocimiento de parte del parlamentario peruano sobre lo que hablaba, queda patente considerando que:

> 1) Primero: en ninguna línea del Tratado de 1929 dice que el faro forma parte de las instalaciones que quedarán a disposición del Perú a través de ENAPU. Esto lo confirman los textos del Reglamento del 13 de noviembre de 1999 y el Acta de Recepción de las instalaciones del 14 de febrero 2000. El texto del Acta de Ejecución sólo se refiere a las instalaciones y áreas bajo la administración peruana, y en ningún caso a elementos del entorno o los que no estén contemplados dentro del complejo a su disposición, pues dice textualmente en su Artículo 8º que *"en los establecimientos y zonas, y entre ellas en el área de conexión del sistema ferroviario, únicamente se colocarán señales y letreros. Los mismos necesarios para el normal funcionamiento de los establecimientos y zonas antes referidos"*... Invitamos al lector a leer el Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario completos, para advertir que EN NINGUNA PARTE se establece algo relacionado al uso de símbolos patrios en Arica o en el puerto peruano del que allí disponen, por lo que es de falsedad absoluta sostener lo contrario.
>
> 2) Y segundo: cuando uno de los medios de prensa le preguntó al controvertido Sr. Jurado si se acataría por su parte la exigencia de que no se izaran o expusieran banderas peruanas en el mismo lugar, comentó desafiante y con su característica arrogancia que *"si la ponemos es asunto nuestro, el muelle es nuestro ¿o no? No veo por qué motivo tengamos que mediatizarnos ante esa pregunta"* ("La Estrella de Arica", 1º de abril 2003). Es decir, la filosofía popularmente llamada "ley del embudo".

Sin embargo, la presencia de la bandera chilena no es más distinta de la simbología que habitualmente se usa en recintos portuarios de tráfico internacional y en el caso particular de este faro se debe a que es el primero de su tipo instalado de norte a sur en territorio chileno, pues los últimos de estos faros que se encuentras hacia el Sur, en el Cabo de Hornos y Última Esperanza, también lucen similares banderas. Recordemos que el faro está directamente a cargo de la Armada de Chile y los peruanos sabían perfectamente de la presencia de esta bandera pintada en él cuando lo recibieron, hacia febrero 2000, por lo que no debe ser considerado dentro de las instalaciones que allí están a disposición del Perú y que sólo incluyen el muelle, las bodegas y la estación, como hemos dicho.

En el mismo recinto existe un mareógrafo en funcionamiento, que, junto con el faro, no pertenecen a la administración de ENAPU ni del resto de esta gente que vomita de asco ante la bandera chilena. Ambas cancillerías estuvieron de acuerdo en esto, según lo confirma la declaración del Gobernador Marítimo de Arica, Capitán de Navío Mario Rebolledo ("La Estrella de Arica", miércoles 2 de abril 2003).

Como suele suceder en todas las controversias levantadas por Perú, en este caso el reclamo también está absolutamente a destiempo y fuera de vigencia.

Forbidden

You don't have permission to access this resource.

Additionally, a 403 Forbidden error was encountered while trying to use an ErrorDocument to handle the request.

Las razones revanchistas detrás del escándalo 

Aunque es muy probable que estas exageradas reacciones tengan por objeto llamar artificialmente la atención sobre el abandono en que quedará este puerto si no es incluido en el área comercial de ZofraTacna, parte importante de la explicación al delirio de los parlamentarios peruanos la encontramos, entonces, en la ignorante y prepotente declaración hecha por el diputado de Cajamarca, Guerrero Figueroa quien, motivado por el típico comportamiento sedicioso y provocador de los peruanos simpatizantes del revanchismo, ladró:

> *"Esto es un insulto. Como miembro de la Comisión de Relaciones Exteriores voy a denunciar este hecho, porque es un insulto para el pueblo peruano que exista una bandera en este muelle, que nos han entregado en administración perpetua"*.

¿Qué entienden Jurado y Guerrero por *"administración perpetua"* del recinto? ¿Acaso un enclave de derecho soberano, una especie de "embajada" para el Perú en Arica? Si consultamos el texto del Tratado de 1929 vemos claramente que la concesión es de orden estrictamente administrativo-comercial, referida a "*establecimientos y zonas donde el comercio de tránsito del Perú gozará de la independencia propia del más amplio puerto libre*". Por su parte, el Protocolo Complementario de 1929 sólo innova en la amplitud de estas libertades comerciales en su Artículo 2º, mas no en alguna pretendida "soberanía" sobre el recinto:

> *"Las facilidades de puerto que el Tratado, en su artículo 5° acuerda al Perú, consistirán en el más absoluto libre tránsito de personas, mercaderías y armamentos al territorio peruano, y desde éste a través del territorio chileno..."*.

Las respuestas de parte de Chile corrieron por parte de los parlamentarios de la región norte. La comprobadamente patriota diputada Rosa González (UDI), se comunicó de inmediato con el Cónsul peruano Marco Núñez-Melgar, quien se limitó a decir que la visita parlamentaria no tuvo carácter oficial y no representaba al Gobierno del Perú. El día 1º de abril, la parlamentaria exponía la situación ante la Comisión de Relaciones Exteriores de la Cámara de Diputados, con objeto de estimular alguna respuesta de parte de la Cancillería. La conocida "Rosa de Arica" agregó que *"ningún extranjero puede venir a nuestro país a decirnos dónde y cuándo colocar nuestro emblema patrio"*, y que atender las descabelladas exigencias peruanas sólo sería instaurar un *"nefasto precedente"* en las relaciones bilaterales.

Por su parte, el diputado PS y ex alcalde de Arica, Iván Paredes, también solicitó desde la Cámara al ministerio una reacción formal a lo sucedido:

> *"El gobierno chileno debe protestar enérgicamente ante el gobierno peruano porque estos señores legisladores vienen, generan un conflicto, tensan las relaciones y luego se van"*

Agregó que el *impasse:*

> *"...es una payasada de este hombre* (Jurado)*. Cuando fue al faro llevó a la prensa y tarros de pintura con la intención de tirarla arriba de la bandera chilena para aparecer con una actitud confrontacional que engancha mucho en Perú. Es una patudez ya que otras autoridades de su país la han visto y no han reclamado"*.

Reafirmando la condición de libertades de mero tránsito comercial del puerto y no *soberanas* como pretenden los peruanos escandalosos, Paredes recordó el ejemplo dado por el caso de Bolivia, que goza de libre circulación por parte del puerto chileno, pero no por ello se aceptaría reemplazar las banderas chilenas existentes allí por las de ese país.

Haciendo eco de los reclamos de los parlamentarios, otras varias autoridades peruanas adhirieron a las protestas y organizaron jornadas de movilización desde Tacna hacia el sitio 7 los días 9 y 10 de abril siguientes. Entre los convocantes, figuraba el mismo alcalde tacneño Jacinto Gómez...

Otra prueba de la calidad y del grado de seriedad de parte de los dirigentes de esos mismos países con los que el entreguismo chileno se derrite de amores con planes de absurda "integración vecinal", que sólo han traído una larga fila de problemas y nuevas controversias.

Forbidden

You don't have permission to access this resource.

Additionally, a 403 Forbidden error was encountered while trying to use an ErrorDocument to handle the request.

Anexo: Acta de Ejecución del Artículo 5º del Tratado de 1929 (1999)



1.- En ejecución de lo dispuesto en el Artículo quinto del Tratado de Lima de 3 de junio de 1929, la República de Chile ha construido a su costo, y pone al servicio de la República del Perú dentro de los mil quinientos setenta y cinco metros de la bahía de Arica, un malecón de atraque para vapores de calado, un edificio para la agencia aduanera peruana y una estación terminal para el ferrocarril a Tacna, cuyos linderos están claramente definidos en el plano anexo, habiendo sido aprobada por el Perú la ubicación y posterior construcción de estas obras mediante Notas Diplomáticas intercambiadas entre los años 1965 y 1986.

2.- El comercio de tránsito a que se refiere el Artículo quinto del Tratado de 1929 goza de la independencia propia del más amplio puerto libre, y se ejercerá en dichos establecimientos y zonas y entre ellas, en el área de conexión del sistema ferroviario como una operación integrada, que se ilustra en el plano referido en el Artículo 1.

3.- Conforme a lo dispuesto por el artículo segundo del Protocolo Complementario del Tratado de Lima, las facilidades de puerto que el Tratado en su artículo quinto acuerda al Perú, consisten en el más absoluto libre tránsito de personas, mercaderías y armamentos al territorio peruano, y desde éste a través del territorio chileno, indicándose en el plano mencionado en el Artículo 1, el área de libre tránsito a que se refiere la presente Acta.

Asimismo, de conformidad con el artículo séptimo del Tratado de 1929, sin perjuicio de la soberanía de Chile, el Perú goza a perpetuidad del derecho más amplio de servidumbre en la parte en que la línea del ferrocarril Tacna - Arica atraviesa territorio chileno.

4.- El Gobierno del Perú recibe a plena satisfacción las obras enumeradas en el Artículo 1 y expresa que la administración portuaria estará a cargo de la entidad que designe conforme al régimen general de puertos del Perú. En estos términos, el Gobierno del Perú designa en este acto a la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU) para que opere el malecón de atraque. Esta administración comprende la prestación de los servicios de muelle y estadía de las naves, los servicios de uso del malecón por los cargamentos y los equipos de operación de las empresas de estiba y desestiba, servicios de movimiento de la carga en el malecón de atraque, servicios de almacenaje en la bodega y áreas de respaldo del malecón para las cargas en libre tránsito, el suministro de agua, energía eléctrica y otros similares a las naves, e incluye la fijación y el cobro de tarifas, y en general, el mantenimiento del sitio y de las áreas de almacenamiento, así como la vigilancia y custodia de las instalaciones.

De igual forma, el Gobierno del Perú designa a la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENAFER) para que realice la administración, operación ferroviaria y labores conexas de la Estación de Ferrocarril y en el área de conexión del sistema ferroviario, así como el mantenimiento de las instalaciones y las reparaciones que fueren necesarias en la Estación del Ferrocarril en Arica y en la vía del ferrocarril Tacna - Arica.

En el caso de que el Estatuto de estas empresas sea modificado o éstas dejen de existir, lo que se pondrá en conocimiento del Gobierno de Chile, las entidades que las reemplacen, para efectos de la presente Acta, se regularán por el régimen establecido en la misma.

La Aduana del Perú, ENAPU y ENAFER podrán internar en Chile, exentos de derechos de aduana y demás gravámenes que se perciban por la aduana, repuestos y equipos necesarios para la operación y mantenimiento de los establecimientos y zonas.

Para este efecto, el ingreso de estos bienes se hará bajo el régimen de admisión temporal prorrogable. Cumplido este período, se aplicará el mismo régimen para el reingreso a Chile de dichos bienes.

ENAFER, conforme a la práctica vigente, continuará realizando las reparaciones, mantenimiento, incluyendo las sustituciones, de la vía férrea y del material tractivo y rodante del ferrocarril Tacna - Arica, en las mismas condiciones en que lo ha venido efectuando.

5.- ENAPU y ENAFER podrán contratar los trabajadores necesarios para el buen funcionamiento de los establecimientos y zonas, así como del ferrocarril Tacna - Arica.

El Gobierno de Chile, a través de su Consulado General en Tacna o bien de la Gobernación Provincial de Arica, otorgará en un plazo breve el permiso de residencia o visación en calidad de “trabajador sujeto a contrato”, a los trabajadores peruanos o de otra nacionalidad de las empresas y Aduana del Perú. Para el cabal cumplimiento de sus funciones, las autoridades chilenas otorgarán a los trabajadores no

residentes en Arica las facilidades necesarias para circular entre esta provincia y el territorio peruano.

Los trabajadores y funcionarios peruanos o de otra nacionalidad que fijen su residencia en la provincia de Arica, podrán internar en Chile el menaje y útiles de trabajo personales, exento**s** de derechos de aduana y demás gravámenes que se perciban por la aduana, bajo el régimen establecido en la legislación chilena.

6.- El mantenimiento, la conservación y la contratación de seguros de la superestructura de los establecimientos y zonas, así como de las instalaciones ferroviarias, estarán a cargo del Perú. El mantenimiento, la conservación, y la contratación de seguros de su infraestructura estarán a cargo de Chile. Las mejoras de la infraestructura serán convenidas entre ambos Gobiernos. El Gobierno del Perú podrá efectuar las mejoras necesarias para impedir el deterioro en los establecimientos y zonas. Las mejoras útiles y de recreo u ornato, así como las ampliaciones de la superestructura, serán convenidas con el Gobierno chileno. En todo caso, las mismas no podrán implicar cambios de destino de las zonas y establecimientos, ni afectar las actividades del puerto de Arica.

Se entiende por superestructura la losa y el suelo de los establecimientos y zonas, así como de las instalaciones ferroviarias y todas las construcciones que se encuentren sobre aquéllos. A su vez, la infraestructura comprende todo lo que se encuentra debajo del suelo o de la losa de los establecimientos y zonas, así como de las instalaciones ferroviarias e incluye, la cimentación que soporta al malecón de atraque, los gaviones y tablaestacas, la profundidad del sitio y demás elementos integrantes.

El costo del uso del puerto que corresponde percibir al puerto de Arica será asumido por el usuario del malecón de atraque, de manera no discriminatoria y en las mismas condiciones que los armadores que hagan uso de los demás sitios en el resto del puerto de Arica.

7.- Los establecimientos y zonas y entre ellas, el área de conexión del sistema ferroviario forman parte del complejo portuario y, por lo tanto, están sujetos a la normativa a que se refiere el Reglamento adjunto, que aplica la Autoridad Marítima y la Empresa Portuaria Arica, cuyas competencias se ejercen en forma no discriminatoria, respetando las funciones que corresponde ejercer a ENAFER, ENAPU y Aduana del Perú en dichos establecimientos y zonas conforme a la presente Acta, señalándose que el tráfico que sea necesario realizar por las autoridades referidas a través de dicha área de conexión ferroviaria, no deberá constituir obstáculo o impedimento al más absoluto libre tránsito del que goza el Perú.

8.- En el área de libre tránsito a que se refiere el Artículo 3 de la presente Acta, las personas en tránsito en virtud del Artículo segundo del Protocolo Complementario del Tratado de Lima de 1929, portarán una tarjeta emitida por la autoridad migratoria chilena que acredite su calidad de pasajero en tránsito, la que será entregada al pasajero por la empresa transportadora a bordo de la nave a su arribo al puerto o a la llegada del ferrocarril a la Estación en Arica. Se hará devolución de ese documento a la empresa transportadora al momento del embarque en la nave o al abordar el ferrocarril, según sea el caso. Dicha empresa

pondrá en conocimiento de la autoridad migratoria correspondiente la relación de estos pasajeros.

Las personas en tránsito que salgan del área de libre tránsito indicada en el Artículo 3 de la presente Acta, se sujetarán al control de ingreso y salida por las autoridades migratorias chilenas conforme al régimen general aplicable.

9.- La Aduana del Perú controlará el ingreso y salida de mercaderías y armamentos sujetas al más absoluto libre tránsito en los establecimientos y zonas y ejercerá sus funciones respecto de dicha mercadería en tránsito desde su desembarque, o desde su descarga del ferrocarril con destino al malecón de atraque, y en toda el área de conexión ferroviaria. La Aduana de Chile recibirá copia de los documentos relativos a la mercadería y podrá realizar un control externo del precintado de vagones y sellos de contenedores antes de la partida del tren a Tacna, al momento en que la carga abandone la estación del ferrocarril. La Aduana de Chile requerirá la intervención de la Aduana del Perú en caso de encontrar bultos en malas condiciones o con señales de haber sido violados, o de existir presunciones fundadas de actos ilícitos. Recibirá, asimismo, copia del documento de exportación en tránsito expedida por la autoridad competente del Perú para su embarque por el malecón de atraque y realizará las mismas verificaciones antes indicadas.

La mercadería en tránsito desde y al territorio peruano deberá venir declarada como tal en el manifiesto de carga, en el que constará el origen y su destino final.

10.- Las mercaderías y los armamentos en tránsito están exentos del pago de derechos aduaneros y de cualquier otro gravamen que se perciba por la Aduana de Chile.

Las rentas que generen las actividades y los servicios a cargo de ENAPU y ENAFER, relativos al transporte de personas, mercaderías y armamentos, señalados en el Artículo 4 de la presente Acta, y bajo el régimen de libre tránsito, que se realizan en los establecimientos y zonas en virtud del Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario, para efecto de que el Perú goce de la independencia propia del más amplio puerto libre, estarán exentas del Impuesto a la Renta.

Asimismo, los servicios de transporte ferroviario de pasajeros y los servicios que se presten directamente a dichas mercaderías y armamentos están exentos del Impuesto al Valor Agregado.

11.- Las mercaderías en tránsito podrán permanecer en la bodega y en las áreas de almacenamiento del malecón por un máximo de sesenta y cinco días, contados desde la fecha de numeración del manifiesto de carga cuando provengan de ultramar, o desde su ingreso al malecón cuando provengan del Perú.

Con miras a asegurar los requerimientos fito y zoosanitarios, las plantas, animales, productos vegetales y animales, así como los subproductos de origen animal y vegetal en tránsito, podrán permanecer en la bodega y en las áreas de almacenamiento por los plazos a que se refiere el Reglamento adjunto, desde la fecha de numeración del manifiesto de carga cuando provengan de ultramar, o desde su ingreso al malecón cuando provengan del Perú.

Vencidos los plazos establecidos, las mercaderías serán consideradas en presunción de abandono. La Aduana del Perú dispondrá su retiro del malecón de atraque y su traslado al depósito aduanero en Tacna, en un plazo máximo de veinticinco días. En caso contrario, la Aduana del Perú dispondrá que ENAPU coloque la mercadería bajo régimen general aduanero.

En el caso de mercaderías con destino a Tacna en contenedores sellados y precintados, la verificación fito y zoosanitaria se realizará en forma externa, al momento en que éstas abandonen el recinto portuario. Tratándose de mercaderías en tránsito con destino a Tacna que no vengan en contenedores sellados y precintados, el reconocimiento fito y zoosanitario de verificación se efectuará en la fecha de su arribo y antes de que éstas abandonen el recinto portuario, con el objeto de evitar el riesgo fito y zoosanitario para ambos países y de que se adopten las medidas pertinentes.

Las plantas, animales, productos y subproductos de origen vegetal y animal, procedentes de Tacna, deberán venir amparadas por el Certificado Fito o Zoosanitario expedido por el Servicio Nacional de Sanidad Agraria (SENASA), cuya copia será entregada al representante del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), en la estación ferroviaria.

Sobre la base del Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario, y de los principios de igualdad de trato y no discriminación, serán también aplicables al comercio de tránsito a que se refiere la presente Acta, el Acuerdo sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y los instrumentos a los cuales éste se remite, con excepción de las disposiciones sobre solución de controversias contenidas en estos instrumentos.

12.- Las mercaderías en tránsito que tengan la calificación de "peligrosas", deberán ser tratadas como descarga directa o despacho inmediato. Son mercaderías "peligrosas" aquellas consideradas como tales por los tratados internacionales que regulan esta materia.

13.- Los establecimientos y zonas y entre ellas, el área de conexión del sistema ferroviario, se encuentran bajo la soberanía de Chile y, en consecuencia, están sometidos a su ordenamiento jurídico y a la jurisdicción de sus tribunales, teniendo en cuenta el pleno respeto al Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario, así como a la presente Acta de Ejecución.

14.- El Gobierno de Chile, en el ejercicio de sus competencias, adoptará las medidas necesarias ante interferencias que perturben el pleno ejercicio de los derechos del Perú consagrados en el Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario.

15.- Los Gobiernos de Chile y Perú dejan constancia que simultáneamente a la firma de la presente Acta y su Reglamento, ENAPU, ENAFER, Aduanas del Perú y la Empresa Portuaria Arica, establecen un mecanismo de coordinación y solución de controversias de carácter operativo que pudieren surgir de la aplicación o interpretación de la presente Acta de Ejecución y su Reglamento.

16.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo undécimo del Tratado de 1929 y tercero de su Protocolo Complementario, los Cancilleres de ambos países de común acuerdo procederán a la inauguración del "Cristo de la Concordia" sobre el Morro de Arica,

conforme a las características especificadas en el Acuerdo suscrito por los Gobiernos de Chile y Perú el 21 de noviembre de 1933. Ambos Gobiernos expresan su voluntad que el Morro de Arica constituya auténtico símbolo de la paz, concordia y amistad entre los dos pueblos, ajeno a antagonismos felizmente superados.

17.- Constituye parte integrante de la presente Acta, el Reglamento adjunto destinado a complementar y facilitar su aplicación.

La presente Acta de Ejecución y su Reglamento entrarán en vigencia a partir de la fecha de su suscripción.

Hecho en Lima, a los trece días del mes de noviembre de 1999, en dos ejemplares igualmente auténticos.

Fernando de Trazegnies G. Por el Gobierno de la República del Perú

Juan Gabriel Valdés S. Por el Gobierno de la República de Chile